

O RESGATE DO PEDESTRE NA APROPRIAÇÃO DO VALE DO ANHANGABAÚ

THE PEDESTRIAN'S RESCUE IN THE APPROPRIATION OF THE ANHANGABAÚ VALLEY

**A. Isabella G. Narciso & B. Thaty T. B. Galvão & C. Wanessa
Spiess**

Universidade Presbiteriana Mackenzie, Brasil

isabellanarciso@gmail.com

thatybtgalvao@gmail.com

wans.spiess@gmail.com

RESUMO

O presente artigo buscou abordar os diferentes períodos do Vale do Anhangabaú sob o ponto de vista da sua evolução e da reinserção do pedestre. Com este olhar foram determinados cinco momentos: um vale para ultrapassar; um vale para passear; um vale para evitar; um vale para recuperar; um vale para sonhar, sendo assim possível aprofundar o debate sobre a importância da apropriação do espaço urbano. Para cada fase, foram analisados materiais iconográficos, plantas, representações gráficas e estudos sobre as propostas. O levantamento deste trabalho parece ainda mais oportuno no momento em que o Vale está passando por mais uma transformação. Ao final desta investigação podemos dizer que o Vale do Anhangabaú foi um instrumento importante para o registro dos diferentes momentos da cidade de São Paulo e que a única garantia sobre o seu novo projeto é de que ele irá imprimir a marca deste tempo na história.

Palavras-chave: Vale do Anhangabaú, pedestre, apropriação, espaço urbano.

Linha de Investigação: 1: Cidade e projeto.

Tópico: Projeto urbano e espaço público.

ABSTRACT

The article seeks to approach the different periods of the “Vale do Anhangabaú” from the pedestrian point of view. With this look were identified five times the valley went through: a valley to overcome; a valley to walk around; a valley to avoid; a valley to recover; a valley to dream about. This analysis intends to deepen the debate on the importance of the appropriation of urban space for the quality of the city. For each phase were analyzed iconographic material, plans, graphical representations and studies about the proposals. The survey of such material seems even more timely as the Valley is undergoing yet another transformation. As a final result of this investigation we can say that the “Vale do Anhangabaú” was an important instrument to record the moments that passed the city of São Paulo and that the only guarantee about the new project to be implemented is that it will print the mark of this time in history.

Keywords: Vale do Anhangabaú, pedestrian, appropriation, urban space.

Research line: 1: City and project.

Topic: Urban design and public space.

Introdução

O presente artigo surgiu da intenção em ampliar o campo de atuação de arquitetos e urbanistas em suas intervenções urbanas, a fim de criarem espaços que suscitem nos transeuntes reflexões e ações em sintonia com as modalidades de exploração e permanência nos espaços dispostos pela cidade.

Partindo deste pressuposto, é preciso iniciar o discurso dizendo que refletir sobre a qualificação do espaço urbano e suas formas de ocupação é fundamental para a discussão acerca da cidade contemporânea, uma vez que tais espaços são tidos como palco da vida urbana, ou seja, lugares onde acontecem os encontros e trocas entre as pessoas e, por vezes, onde se identifica a transformação de uma sociedade.

O sociólogo espanhol Manuel Castells, professor emérito de planejamento urbano e regional na Universidade da Califórnia e responsável pelo texto de apresentação do livro *“A Obra Pública de Jorge Wilhelm”* (2003), afirma que “o espaço é uma expressão da sociedade”. Como espaço público central da metrópole, considerado ponto de referência para a população e historicamente utilizado como um dos principais pontos de encontro da cidade, o Vale do Anhangabaú pode contar muito sobre São Paulo e suas transformações, e por isso foi escolhido como objeto de estudo. Para este trabalho, mereceu dedicação no que diz respeito à visão sistêmica da escala humana de seu projeto, a fim de demonstrar as mudanças de pensamento na forma como foi projetado ao longo da sua história.

Se a cidade de São Paulo foi construída e reconstruída três vezes em um século (TOLEDO, 1983), o Vale do Anhangabaú não teve diferente sorte. A questão norteadora deste artigo levou em consideração os fluxos e permanências do pedestre e a análise foi feita a partir das tramas e sobreposições do Vale, entendidas aqui como momentos distintos marcados por pensamentos diferentes. Tal observação culminou na periodização empregada, que seguiu as principais intervenções implementadas nas diferentes épocas, discriminadas da seguinte maneira: fim século XIX; início século XX; década de 1940 a 1980; década de 1980 e 1990; década de 2010.

O método adotado baseou-se em pesquisa historiográfica sobre o Vale do Anhangabaú, bem como a análise dos projetos realizados e suas evoluções ao longo do tempo. Como material de sustentação, foram utilizados preferencialmente materiais iconográficos, plantas, representações gráficas e estudos sobre as propostas, com o intuito de reconhecer a evolução da inserção da escala humana nos projetos. A partir destas leituras foram identificados cinco momentos distintos do Vale com relação à inserção do pedestre na cidade, criando assim, um palimpsesto (TOLEDO, 1983):

- um vale para ultrapassar;
- um vale para passear;
- um vale para evitar;
- um vale para recuperar;
- um vale para sonhar.

1. Um vale para ultrapassar (fim do século XIX)

O Vale não tinha atrativos para fluxos nem para permanências nesta época. Ele era apenas constituído pelo vale onde se concentravam os fundos das construções, podendo ser identificado como uma barreira física e visual para quem desejasse ultrapassá-lo. Por isso, a única expectativa com relação a ele nesta época, era a sua transposição.

O principal cruzamento sob o Ribeirão Anhangabaú em fins do século XVIII e início do século XIX se dava pela Ponte do Lorena, que ligava a Ladeira do Piques à Ladeira da Memória (SIMÕES JÚNIOR, 2004). Este trajeto era constantemente utilizado por quem pretendia chegar à aldeia de Pinheiros pela Estrada do Araçá (atual Rua da Consolação e Av. Rebouças). A ponte, que já existia desde as primeiras décadas do século XVII, era quase plana, e teria aproximadamente “12 passos de largura por 25 de extensão” como conta Saint-Hilaire em relatos de suas viagens em 1819 (SAINT-HILAIRE, 1975). Este era o caminho das tropas de mulas que carregavam a produção de café da região de Jundiaí até o litoral paulista: Av. Rebouças, Rua da Consolação, Ponte do Lorena, Piques (com um importante ponto de parada para as tropas), Rua do Riachuelo, Rua da Liberdade e Rua Vergueiro.

A Estação da Luz, construída em 1867, direciona a atenção para caminhos já existentes do centro histórico para além do Anhangabaú. O primeiro deles ficava na altura da atual Rua Carlos de Souza Nazaré, onde inicialmente existia a “Ponte do Marechal” e depois a “Ponte do Miguel Carlos”, segundo Simões Júnior (2004), a Ponte do Marechal era trajeto da linha mais nobre da cidade, que unia a Estação da Luz ao Centro passando pelas Rua da Estação (atual Mauá), Rua Alegre (atual Rua Brigadeiro Tobias), Ponte do Marechal, chegando por fim ao largo São Bento. Outro caminho seria atravessar o vale do Anhangabaú pela Ponte do Acu, na altura da atual Av. São João. Uma gravura de Debret (Figura 01) retrata o trânsito de pedestres na Ponte do Acu em 1827, bem antes da construção da ferrovia. Porém, esse vetor de valorização em direção à Estação da Luz cessa por volta de 1890, com a construção do primeiro Viaduto do Chá.

O Viaduto do Chá foi a materialização da visão de futuro da cidade, tão bem ilustrado por Jules Martin, um litógrafo que tinha seu ateliê na Rua da Constituição (atual Rua Florêncio de Abreu) e imortalizado no artigo do Jornal Província de São Paulo de 05 de outubro de 1877. Segundo ele, era possível imaginar a passagem do vale sendo feita por transeuntes mas também por meio das linhas de bonde.

Para Jules Martin:

Está nas vidraças do Sr. Jules Martin, um belo quadro litográfico representando o que por vezes se tem falado entre nós como meio plausível de ligar por meio de uma linha de bondes a Rua Direita, isto é, o centro da cidade, ao nôvo e próspero bairro do Morro do Chá, Rua da Palha e Largo dos Curros. Como Wagner escreve a música do futuro, assim o senhor Martin nos dá naquele quadro o desenho do futuro. (TOLEDO, 1989, p. 40).

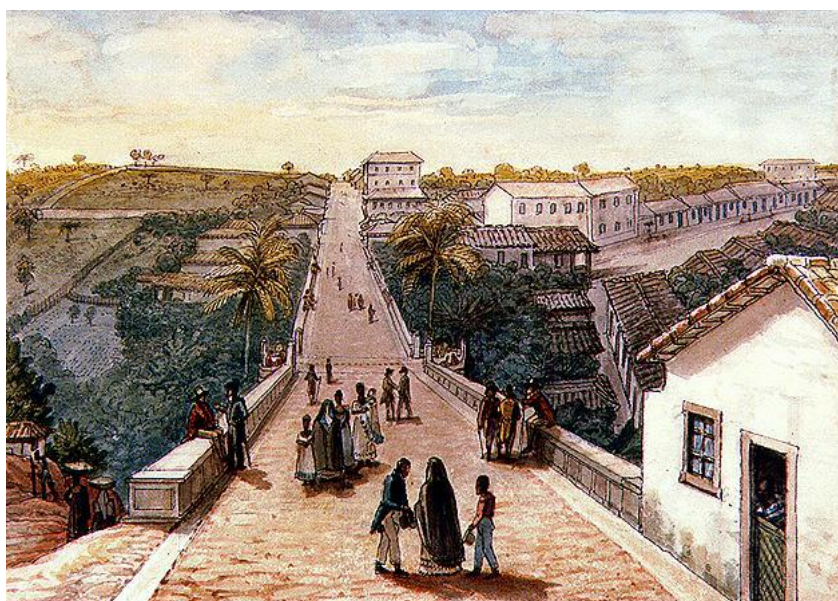


Fig. 01 - Ponte do Acu, 1827. Fonte: ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileira.

2. Um vale para passear (início do século XX)

A diferença dos caminhos da Rua São João e do Largo do Riachuelo que precisavam ser transpostos subindo-se e descendo-se as encostas do vale, foi vencida pelo Viaduto do Chá, que permitia a comunicação “em nível” entre o Centro da cidade e os novos bairros de Campos Elíseos e Higienópolis. Esse foi um diferencial importante, principalmente para os bondes, que ainda nesta época eram puxados por meio da tração animal.

Assim sendo, entende-se ao analisar o mapa da cidade de São Paulo em 1877 elaborado por Jules Martin, que o arruamento do bairro do Chá (Centro Novo) havia sido executado contando com a continuidade da Rua Barão de Itapetininga com a Rua Direita. Três meses após a publicação deste mapa, Martin propõe a construção de um viaduto ligando as duas ruas: o Viaduto do Chá. Em 1892 o viaduto é inaugurado e a cidade ganha uma importante interligação entre áreas valorizadas: o Centro Histórico, o bairro de Campos Elíseos (loteado nos anos 1880) e o bairro de Higienópolis (loteado nos anos 1890). O bairro da Vila Buarque começa a ser loteado após a inauguração do viaduto do Chá.

A construção deste primeiro viaduto em 1892 em conjunto com a construção do Teatro São José em 1909 e do Teatro Municipal em 1911, ambos na cabeceira do viaduto, altera a lógica quanto a percepção do Vale do Anhangabaú, que passa a ser uma localização valorizada e que resultou, posteriormente, no Plano Bouvard.

Bouvard foi chamado pelo prefeito Barão de Duprat para resolver o impasse entre três projetos apresentados para a região central: o primeiro organizado pela sociedade civil, liderado entre outros por Conde Prates e

Ramos de Azevedo; o segundo elaborado pela prefeitura, liderado por Victor da Silva Freire e Eugênio Guilhem e o terceiro, pela secretaria da Agricultura, liderado por Samuel das Neves.

O relatório de Bouvard de 1911 estabelece claramente a necessidade da criação de espaços livres, praças públicas, jardins e parques, uma vez que o número de edifícios cresce à medida que aumenta a densidade populacional. De fato, a população da cidade de São Paulo passa de 44.030 habitantes em 1886 para 239.820 habitantes em 1900, enquanto o número de edifícios triplica no mesmo período, passando de 7.012 para 21.656 edifícios (BONDUKI, 1999 apud SIMÕES JUNIOR, 2004, p. 63). Um dos três grandes parques propostos por Bouvard é o parque compreendido entre a Rua Líbero Badaró e o Teatro Municipal: o Parque Anhangabaú. Seu relatório explicita a vontade de criar espaços de “passeio para os habitantes, focos de hygiene e de bem estar, necessários à saúde pública, tanto moral quanto physica” (TOLEDO, 1983, p. 103). Para além do parque, a solução de Bouvard conciliava as expectativas dos que pretendiam eliminar as construções do lado ímpar da rua Líbero Badaró para formar um belvedere e dos que ali imaginavam a construção de grandes edifícios.

As obras do Parque Anhangabaú de Bouvard tiveram início em 1911 e em 1917 seriam parcialmente concluídas. O resultado era uma via central com um desenho sinuoso cujos jardins criavam um cenário perfeito para a contemplação a partir da cidade alta. O principal eixo visual do parque seria aquele compreendido entre o Teatro Municipal e os palacetes do Conde de Prates. Os caminhos que levavam os pedestres da região dos palacetes, no alto, até a avenida central abaixo, tinham bancos distribuídos ao longo do percurso. Fotos do local por volta de 1925 (Figura 02) mostram a atividade dos pedestres por estes caminhos, a permanência em seus bancos e pouco trânsito de veículos na avenida central. O conjunto do parque com as edificações do entorno deram à região a alcunha de “sala de visitas da cidade” e era motivo de orgulho da população de São Paulo. Mas em pouco tempo a sala de visitas foi invadida por um sem-número de automóveis.



Fig. 02 - Vista do Vale do Anhangabaú, com os Palacetes Prates e o Edifício Sampaio Moreira (São Paulo, Brasil). Fonte: Guilherme Gaensly - Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP).

3. Um vale para evitar (1940 - 1980)

O caráter do parque do Anhangabaú como um lugar de passeio e permanência começa a ser transformado com o Plano de Avenidas, publicado por Prestes Maia em 1930. Nesse plano, o Anhangabaú localiza-se na confluência de três linhas que formam a figura de um “Y” invertido e fazem a ligação norte-sul da cidade através de três avenidas: Tiradentes, 9 de Julho e 23 de Maio. Segundo Bucci (1998) há dois paradoxos do Plano relacionados ao Vale do Anhangabaú: o primeiro é a relação Parque X Avenida, já que a ideia de parque para o Anhangabaú era incompatível com a configuração das avenidas resultantes do plano; e o segundo diz respeito à sua configuração como um recinto fechado num entroncamento tão vital para a cidade tampouco era factível, o que ele chama de paradoxo Recinto X MetrÓpole. Estas contradições foram superadas com a implantação efetiva do Plano de Avenidas: sai o parque e fica só a avenida, sai a escala local e permanece só a metropolitana. E para o enfoque deste artigo, sai o pedestre e entra o automóvel.

O Plano de Avenidas foi a resposta para um problema que a cidade vinha enfrentando com o crescimento urbano: as ruas do centro começam a ficar congestionadas e Ulhoa Cintra, da Diretoria de Obras Municipais, incorpora o esquema teórico de Eugene Henard: “um esquema radial-perimetral para estruturar e incentivar o crescimento urbano” (CAMPOS, SOMEKH, 2008, p. 57). Isso transforma o centro da cidade num nó articulador onde o Vale do Anhangabaú está no centro geométrico, convergência de automóveis e pedestres. O vale para passear durou pouco tempo e antes de 1940 os pedestres se deparam mais uma vez com uma barreira, agora não mais um rio como no início, mas uma via expressa (Figura 03). Nas fotos da época nota-se um intenso tráfego de veículos e pedestres e nenhuma sinalização para a travessia segura. A passagem construída entre 1948 e 1950 apelidada de “Buraco do Adhemar”, objetivava-se à fluidez do trânsito de veículos da Av. São João sendo a travessia do pedestre feita por uma pequena calçada nas laterais.



Fig. 03 - Vista do Parque do Anhangabaú com a passagem subterrânea da Av. São João e Viaduto do Chá (São Paulo, Brasil). Fonte: Werner Haberkorn - Acervo do Museu Paulista da USP Coleção Werner Haberkorn.

4. Um vale para recuperar (1980 - 1990)

Com o Anhangabaú transformado em eixo viário, representando as aspirações de deslocamento rápido e mobilidade a todo custo dos paulistanos, no início dos anos 1980 a prefeitura enfrentava sérios problemas de atropelamentos no Vale, que tinha suas bordas desconectadas. Pautada pelo discurso de revitalização urbana, a reurbanização do local foi uma das propostas de maior destaque no plano chamado Pró-Centro, elaborado pela Emurb na gestão do Prefeito Reynaldo de Barros (1979-1982).

A primeira ideia foi aumentar o número de passagens para o pedestre. Contrataram o arquiteto Vilanova Artigas para projetar passarelas suplementares que cruzassem o vale. A eficácia da medida, porém, foi questionada e o Prefeito, influenciado por Júlio Moreno (jornalista especializado em questões urbanas e então repórter do Jornal da Tarde) e por Benedito Lima de Toledo (arquiteto e professor da FAUUSP) resolve lançar um concurso em parceria com o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) para alterar o trânsito do Vale do Anhangabaú.

O concurso público nacional para reurbanização do Anhangabaú foi realizado em 1981, tendo recebido 153 inscritos e 93 projetos entregues. A proposta vencedora foi a dos arquitetos Jorge Wilhelm e Jamil Kfoury, que, em conjunto com a arquiteta paisagista Rosa Grena Kliass, propuseram a criação de diferentes níveis para carros e pedestres. Em seu livro de memórias, *A Obra Pública de Jorge Wilhelm*, o arquiteto assim define a idealização do projeto:

Embora o diagnóstico da situação não fosse difícil, a ficha demorou a cair, já que levamos um bom tempo para identificar a essência do problema: a reconquista para o pedestre de um vasto espaço central, totalmente ocupado pelo trânsito de veículos que nem sequer demandavam o centro, pois estavam de passagem. Eram 12.200 carros por hora. Em meu entender, havia um enorme desperdício de espaço desfrutável! Criamos um parque de oito hectares para uma população usuária de cerca de 2 milhões. (WILHEIM, 2003, p.156).

A fórmula encontrada para a reconquista do pedestre foi a de esconder os carros no nível inferior em um túnel e liberar espaço para as pessoas no nível superior. O trânsito afundado garantiria o fluxo indispensável da ligação norte-sul e devolveria aos pedestres um espaço considerável. Wilhelm credits sua vitória à simplicidade da solução, por ter enxergado o óbvio. Um parque de 8 hectares sobre uma laje, afundando o fluxo de automóveis em um túnel sobre o já enterrado córrego do Anhangabaú, com acesso direto a duas estações de metrô, "a ser cruzado em todos os sentidos, com liberdade, capaz de receber atividades, espontâneas ou organizadas, de todo tipo" (WILHEIM, 2003, p.156).

A gestão do prefeito Reynaldo de Barros, porém, chega ao fim, e o projeto do vale começa a passar por um processo técnico burocrático de trituração. O sucessor prefeito Mário Covas (1983-85) direciona sua atenção aos bairros periféricos, dando pouca atenção à área central. Já o prefeito Jânio Quadros (1986-1988) realiza várias obras, incluindo a implantação Praça da Bandeira, mas termina sem verba para os planos do Vale. É apenas em 1991, com a prefeita Luiza Erundina (1989-1993) que as obras são retomadas e é realizada a implantação do projeto com muitas adequações.

De fato, desde a aprovação do projeto até a sua execução, dez anos se passaram e alterações importantes foram feitas. O projeto implantado desponta totalmente descolado do discurso utilizado para justificá-lo.

Se, por um lado, a obra resolveu o problema dos atropelamentos e melhorou minimamente o desempenho viário do Sistema “Y”, por outro, empobreceu o espectro de relações urbanas que caracterizavam o vale e criou um imenso espaço residual que não agregou novos valores à aérea central. (HEREÑÚ, 2007, p. 325).

O Vale parece apartado do cotidiano, conectando os edifícios a seu redor apenas pelo fluxo rápido de pedestres. Mesmo com mais espaços de circulação e permanência ao assumir o papel de parque e praça, tornou-se um espaço especializado e isolado da “vida” da cidade. Ainda que tenha se sobreposto ao carro e que abrigue manifestações e shows (como o evento anual da Virada Cultural), “tornou-se o espaço da obediência e não da contestação, ou o espaço do isolamento e não da manifestação”. (BUCCI, 1998, p.103.)

Depois de passar 40 anos subjugado ao Sistema “Y” com trânsito só de carros, o projeto de Wilhelm o entrega ao pedestre não para que este o usufrua, mas sim para que o desbrave. Hereñu identifica uma referência à psicanálise na obra de Bucci para caracterizar o Anhangabau de Wilhelm (Figura 04):

A laje de concreto escondeu os automóveis em 500m de uma via arterial que tem 13 quilômetros de extensão. No Anhangabaú, entre um viaduto e outro, já não existem atropelamentos, mas alguém de pé ali vê o mergulho dos automóveis, ouve o urro dos motores e sente o chão tremer aos pés. Por isso o Anhangabaú atual tem a imagem simbólica do pesadelo recalçado, é o trauma. (BUCCI, 1998, apud HEREÑÚ, 2007)

Gustavo Partezani, em entrevista como diretor da SP Urbanismo, empresa ligada à secretaria de Desenvolvimento Urbano, chegou a afirmar sobre o projeto de requalificação da área do Vale apresentado à imprensa em meados de 2015 : “O vale não tem vida hoje, porque ele não tem borda. Com a nova iniciativa, o espaço voltará a ser bom para o uso público”. (FOLHA SP, 2015)

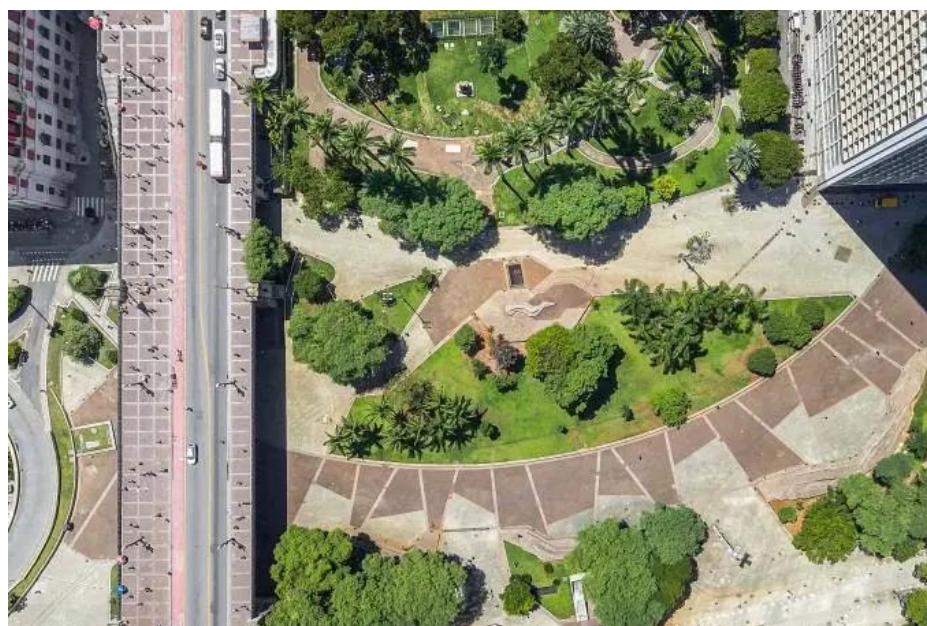


Fig. 04 - Vale do Anhangabaú. Fonte: Bruno Niz/Veja SP.

5. Um vale para sonhar (década de 2010)

A cidade de São Paulo é a centralidade da maior região metropolitana do Brasil, o que significa dizer que a natureza de seus problemas faz parte de um objeto complicado, que culmina em problemas ainda mais complexos. A década de 2010 é marcada por uma tendência clara frente a estes problemas: as pessoas desejam retomar a cidade e os seus espaços. A experiência de andar a pé se torna, por vez, um dos temas essenciais da ocupação dos espaços públicos. (CALLIARI, 2016).

“Sonhar” entra neste momento como um apelo das expectativas criadas pela população paulistana. Sobre o Vale do Anhangabaú, sonham com um lugar de qualidade, ou melhor, um espaço público de excelência que permita a fruição, a permanência e a urbanidade. Assim, este espaço representa hoje, mais do que nunca, um desafio. Desafio que deveria ser enfrentado pela cidade como um todo e pelos agentes sociais responsáveis pela sua interpretação e transformação física. (HEREÑU, 2007).

Entende-se aqui o termo urbanidade a partir do conceito levantado por Aguiar (2012), que por sua vez parte da definição no dicionário Aurélio: caráter do urbano, algo relativo ou pertencente à cidade. Logo, estaríamos falando de urbanidade como caráter da cidade, entendendo caráter como o conjunto de qualidades, boas ou más, que distinguem uma cidade. Urbanidade também tem seu sentido figurado, que trata dos atributos de afabilidade, delicadeza e polidez das pessoas. Falar de urbanidade seria, portanto, falar de uma cidade que acolhe ou “recebe as pessoas com civilidade, polidez e cortesia.” (AGUIAR, p. 62).

Nesse sentido, Luís Brettas (LABVERDE, 2014), superintendente do departamento de Desenho da Paisagem da São Paulo Urbanismo, afirma que o Centro da cidade passou durante suas últimas décadas por importantes processos de transformação, e que sua vocação apenas como espaço de passagem foi acentuada por conta do aumento de alguns índices de violência e violação dos direitos humanos, que permanecem degradando suas estruturas ambientais. Para endereçar estas questões, em abril de 2013 foi iniciado o programa “Diálogo Aberto” com um grande número de pessoas de áreas multidisciplinares, com experiências e competências diferentes, para que juntos pudessem estabelecer a análise, o diagnóstico e um programa de intervenção nos espaços públicos da cidade.

O Vale do Anhangabaú foi nomeado como primeiro lugar estratégico para receber tais mudanças. Requalificação foi o termo usado para a inspiração do desejo em fazer tais mudanças, sendo que os estudos preliminares conduziram para um projeto inclusivo em todos os sentidos, compreendendo as diferenças e acolhendo todos os públicos. A proposta teria a ver com a escala humana.

Para Brettas, a certeza dos diversos levantamentos e contagens realizadas no Vale e em seu entorno, permitiu caracterizar o Anhangabaú como um local de passagem, sem atrativos que convidasse as pessoas a uma transposição mais calma, com qualidade. Foi quando as ideias do dinamarquês Jan Gehl entraram em campo. O patrocínio de serviços de consultoria do escritório *Gehl Architects* possibilitou a transferência de conhecimento e tecnologia de análise em diversos workshops e reuniões com técnicos municipais, arquitetos convidados, estudantes e representantes da sociedade civil (LABVERDE, 2014), culminando em um novo projeto para o parque.

Um dos elementos em destaque é a alusão à água pré-existente no Vale, tida agora quase como uma proposta lúdica. Conforme relatado por Brettas (LABVERDE, 2014), trata-se da reinserção da água de uma

maneira nova em São Paulo, como um grande atrativo para que as pessoas queiram vir ao Anhangabaú. Visa também o resgate do eixo da Av. São João, a remodelação completa das plataformas nos túneis, o tratamento dos acessos, a manutenção dos eixos da Rua Formosa e da Rua Anhangabaú, a criação de uma segunda fachada ativa (com a inserção de quiosques), uma diretriz para a organização dos deslocamentos e a clara indicação para que seja um local para pessoas.

Ainda segundo Brettas (LABVERDE, 2014), a atual proposta (Figura 05) não é um trabalho autoral, mas uma criação coletiva que pretende abarcar os próximos 100 anos do Vale. O superintendente do departamento de Desenho da Paisagem da São Paulo Urbanismo compreende que o projeto anterior do Anhangabaú “quebrou paradigmas e funcionou por mais de 30 anos”, porém as novas dinâmicas da cidade exigiam novas dinâmicas para o vale. “[...] a proposta e o programa não tem nenhuma intenção em criar um cenário de resgate do que o Vale foi, mas sim o de criar uma nova ambiência, atraindo cada vez mais pessoas para o que o Vale pode ser” (LABVERDE, 2014).



Fig. 05 - Modelagem da proposta final do futuro Vale do Anhangabaú. Fonte: Gestão Urbana.

O atual projeto de requalificação do Vale, por vez, tem suas bases ancoradas na valorização da escala do pedestre. Se trata de um grande projeto urbanístico que aplica inúmeros elementos relacionados ao pensamento de cidade para as pessoas, com melhores condições de vida para a sociedade como um todo e, principalmente, para a região central da cidade de São Paulo. Ele prevê inúmeras maneiras de resgatar a urbanidade e estimular o uso de seu espaço pelas pessoas e se insere como um dos elementos chaves do

Projeto de Intervenção Urbana (PIU) Setor Central¹, que tem como objetivo principal, realizar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental em uma determinada área.

Seu planejamento conduz à materialização física do *zeitgeist*², o espírito do nosso tempo: a busca pela retomada do espaço público, o envolvimento da participação social nos planejamentos urbanos e o resgate da valorização do pedestre na sua fruição e apropriação da cidade.

Considerações finais

O Vale do Anhangabaú foi - e continua sendo - um ponto focal da estruturação da cidade, destacando-se pelos seus diferentes momentos de apropriação. É um arquivo vivo da cidade que materializa os pensamentos e os valores predominantes de cada época.

As diferentes fases vividas pelo Vale do Anhangabaú criaram um palimpsesto que resultou em um acúmulo de sucessivos acontecimentos e intervenções apagadas, que guardaram sentidos e memórias do que um dia foi a cidade de São Paulo. Mesmo partindo esta investigação da menor escala, a do pedestre, foi possível observar grandes mudanças na forma de se relacionar com a cidade, indo desde o momento do Vale como um lugar no qual as pessoas não conseguiam se comunicar, mas que precisavam ultrapassar por uma necessidade, até o lugar projetado para a apropriação livre de um espaço muito maior que a escala humana, passando pelo lugar de passeio por faixas delimitadas e por aquele em que era impossível transitar a pé. Atualmente o vale pode ser identificado como um lugar de sonhos e de muitas expectativas, para o qual não conseguimos enxergar o resultado final, visto que está passando por um momento de transformação, por período indeterminado.

O pedestre, porém, não deveria ser tratado como único, nem soberano, muito menos dogmático. A condição de estar a pé, grande parte das vezes, conecta diferentes modais de transporte, faz chegar ao comércio e ao trabalho, apenas é uma simples deriva. Sem contar outras variáveis importantes de serem consideradas sobre o entorno, tais como habitação, vulnerabilidades etc. Todos estes elementos deveriam ser amplamente considerados no processo, de modo a viabilizar a construção de um espaço que faça sentido para a cidade, que dialogue com todas as suas escalas e dinâmicas urbanas, para que possa assumir um novo papel para a cidade e principalmente, para a região central da cidade de São Paulo. Parece, porém, que mais uma vez somos testemunhas da história de um vale que é destruído para dar lugar a algo novo, não planejado, de forma sistêmica e holística. Só o tempo dirá o resultado.

Referências

AGUIAR, D. et al. (2012). Urbanidades. Rio de Janeiro: FAPERJ, Folio Digital.

BONDUKI, N. (1999). Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria. 2. ed. São Paulo: Estação Liberdade.

¹ O PIU Setor Central está inserido em um perímetro de 2.098 hectares, dividido em dois setores: Setor Centro Histórico, que abrange total ou parcialmente os distritos do Brás, Belém, Pari, Bom Retiro e Santa Cecília, e Setor Metropolitano (distritos da República e Sé. - Gestão Urbana 2018.

² *Zeitgeist* é um termo alemão cuja tradução significa espírito de época, espírito do tempo ou sinal dos tempos. O *Zeitgeist* significa, em suma, o conjunto do clima intelectual e cultural do mundo numa certa época ou as características genéricas de um determinado período de tempo.

BUCCI, A. (1998). Anhangabaú, o Chá e a Metrópole. São Paulo: FAUUSP (Dissertação de Mestrado).

CALLIARI, M. (2016). Espaço Público e Urbanidade em São Paulo. São Paulo: Bei Comunicações.

CAMPOS, Candido Malta; SOMEKH, Nadia (Org.). (2008). A cidade que não pode parar: planos urbanísticos de São Paulo no século XX. São Paulo: Mackenzie: Mackpesquisa,. 192 p.

HERENÚ, P. E. R. (2007). Sentidos do Anhangabaú. São Paulo: FAUUSP (Dissertação de Mestrado).

SAINT-HILAIRE, A. (1975). Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/EDUSP.

SIMÕES JÚNIOR, J. G. (2004). Anhangabaú: história e urbanismo. São Paulo: Ed. SENAC

TOLEDO, B. L. (1983). São Paulo: três cidades em um século. São Paulo: Duas Cidades. – (1989) Anhangabahú. São Paulo: Fiesp.

WILHEIM, J. (2003). JW. A Obra Pública de Jorge Wilhelm. São Paulo: Editora Dba

Fontes eletrônicas:

ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras. Ponte de Santa Ifigênia. (2019). In: São Paulo: Itaú Cultural. Disponível em: <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra61235/ponte-de-santa-ifigenia>> (consulta: 20/11/2019).

FOLHA DE S. PAULO (2015). Nova reforma do Vale do Anhangabaú vai realinhar a av. São João, em SP. São Paulo. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/09/1678421-nova-reforma-do-vale-do-anhangabau-vai-realinhar-a-av-sao-joao-em-sp.shtml>> (consulta: 26/11/2019).

LABVERDE (2014). Projeto De Requalificação Do Vale Do Anhangabaú. (2014). Entrevista com Luís Eduardo Surian Brettas. São Paulo: Labverde. Disponível em: <<http://www.fau.usp.br/deprojeto/revistalabverde/docs/entrevista.pdf>> (consulta: 20/11/2019).